

Antrag

der Abg. Viviane Sigg u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Folgen der verzögerten Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Schienenverkehrsangebot des Landes

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. von welchen längerfristigen Streckensperrungen die Landesregierung bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ausgeht, die über das bislang kommunizierte Maß hinausgehen;
2. welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das aktuelle Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes bis zur Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs im Jahr 2030 hat;
3. welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das aktuelle Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes bis zur Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs im Jahr 2031 hat;
4. welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das aktuelle Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes bis zur Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels im Jahr 2033 hat;
5. welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf die vertraglichen Beziehungen der Verkehre des Schienenpersonennahverkehrs im Aufgabenbereich des Landes hat;
6. welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf die Umrüstung der Züge auf das neue European Train Control System (ETCS) hat;
7. welche mittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes auf anderen Strecken außerhalb des Bahnknotens Stuttgart hinsichtlich des Fahrplanangebots hat;

8. welche mittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes auf anderen Strecken außerhalb des Bahnknotens Stuttgart hinsichtlich des Fahrzeugparks hat;
9. welche Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf den Zukunftsfahrplan für Baden-Württemberg hat;
10. welche Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Ziel, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, hat;
11. wer die Kosten für mögliche weitere Schienenersatzverkehre übernehmen wird.

16.6.2026

Sigg, Dr. Weirauch, Dr. Fulst-Blei,
Steinhilb-Joos, Dr. Kliche-Behnke SPD

Begründung

Die erneute stufenweise Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf die Jahre 2030 bis 2033 hat nicht nur erhebliche Konsequenzen im Bereich des Bahnknotens Stuttgart, sondern auch weit darüber hinaus, was das Fahrplanangebot und die Fahrzeugverfügbarkeit anbelangt. Mit diesem Antrag soll ein aktueller Überblick abgefragt werden. Auch, um ggf. noch die Möglichkeit zu haben, den Zeitraum von fünf Jahren zum Umsteuern im Sinne der Fahrgäste nutzen zu können.

Stellungnahme

Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass dem Ministerium für Verkehr erst am 26. Juni 2026 die Deutsche Bahn AG (DB) im Lenkungskreis S21 mitgeteilt hat, dass sich die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nochmals um fünf Jahre verzögern wird und wie sich dabei die Inbetriebnahmestufen gestalten. Eine umfassende Auswertung der Auswirkungen steht erst am Anfang. Darüber hinaus nimmt das Ministerium für Verkehr mit Schreiben vom 9. Juli 2026 Nr. VM3-0141.5-36/27/2 zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. von welchen längerfristigen Streckensperrungen die Landesregierung bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ausgeht, die über das bislang kommunizierte Maß hinausgehen;*

Die DB hat im Lenkungskreis S21 am 26. Juni 2026 mitgeteilt, dass der DB-interne Revisionsbericht gravierende Defizite in Steuerung, Planung und Risikomanagement ergeben hat. Unter anderem waren Planungsprozesse nicht ausreichend fortgeschritten, was zur Folge hat, dass bereits verlegte Kabel teilweise entfernt und neu verlegt werden müssen. Dies führt dazu, dass nach den Prognosen der DB zusätzliche Sperrpausen benötigt werden. Die DB hat weiter mitgeteilt, dass es bisher noch keine Detailplanung für das vorgestellte Inbetriebnahmekonzept gibt. Aus diesem Grund liegen der Landesregierung keine Informationen vor, in welchem Umfang die DB Sperrpausen über das bereits bekannte Maß hinaus als notwendig ansieht. Die Landesregierung hat gegenüber der DB gefordert, die Sperrpausen auf ein absolutes Minimum zu reduzieren und einen hochwertigen Ersatzverkehr zu organisieren, um die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Die DB hat dies zugesichert.

2. *welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das aktuelle Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes bis zur Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs im Jahr 2030 hat;*
3. *welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das aktuelle Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes bis zur Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs im Jahr 2031 hat;*

Zu den Ziffern 2 und 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Teile der SPNV-Planungen des Landes sind aufgrund der fehlenden Infrastruktur durch die verzögerte Inbetriebnahme zunächst nicht umsetzbar. Das Fahrplankonzept ab dem Fahrplan 2027 wird weitgehend dem heutigen folgen. Punktuell wird versucht, geplante Verbesserungen vorzuziehen. Auch die nachfolgenden Fahrplanjahre ab 2028 bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 werden dann grundsätzlich auf dem Fahrplanjahr 2027 aufbauen. Hier läuft aktuell die detaillierte Ausplanung, ob und welche ursprünglich geplanten Verbesserungen auch ohne eine Inbetriebnahme von Stuttgart 21 machbar sind.

Ein Vorlaufbetrieb des Flughafenbahnhofs (ohne den neuen Tiefbahnhof Stuttgart Hauptbahnhof) ab 12/2030 aus den Richtungen Ulm und Tübingen wird geprüft.

4. *welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das aktuelle Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes bis zur Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels im Jahr 2033 hat;*

Der Zeitraum zwischen der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 (12/2031) und der Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels (12/2033) wird sich entlang des neuen Inbetriebnahmekonzeptes deutlich verkürzen. Zwischen Frühjahr 2032 bis 12/2033 wird nach diesen Zeitplänen die Gäubahn nicht an den Stuttgarter Hauptbahnhof angebunden sein.

5. *welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf die vertraglichen Beziehungen der Verkehre des Schienenpersonennahverkehrs im Aufgabenbereich des Landes hat;*

Das Land hat mit der Vergabe von Verkehrsleistungen, Beauftragung der Fahrzeugumrüstung und der Beschaffung von Ersatzfahrzeugen auf die von der DB mitgeteilten Inbetriebnahme Ende 2026 eingestellt und verlassen. Die kurzfristige erhebliche Verschiebung hat umfassende Auswirkungen auf bestehende, neu abgeschlossene und ggf. auch zukünftige Verkehrsverträge.

Neu abgeschlossene Verträge, welche die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur zugrunde liegen hatten, müssen durch die Aufgabenträger nun angepasst werden, da die unterstellten Konzepte und Leistungen bis zur Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs zumindest zu Beginn nicht umsetzbar sind.

Die neuen Verkehrsverträge von Netz 35 Los 1 und 2 beginnen trotz der Verschiebung zum Fahrplanjahr 2027. Der bereits laufende Verkehrsvertrag Netz 35 Los 3 und die betroffenen Bestandsverkehre von Arverio müssen an die neue Situation angepasst werden. Das für das Fahrplanjahr 2027 umgesetzte Konzept findet soweit möglich in der neuen Vertragswelt statt. Damit müssen mit den Verkehrsunternehmen aufwändige Nachverhandlungen geführt werden.

6. *welche unmittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf die Umrüstung der Züge auf das neue European Train Control System (ETCS) hat;*

Für die Landesregierung ergeben sich durch die Verschiebung von Stuttgart 21 für die ETCS-Umrüstung der 118 Regionalverkehrsfahrzeuge keine unmittelbaren Folgen. Die ersten Genehmigungen für die ETCS-Umrüstung wurden bereits durch das Eisenbahn-Bundesamt ausgestellt. Erste Fahrzeuge wurden bereits mit einer genehmigten ETCS-Umrüstung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen. Die Serienumrüstung wird aktuell durch die Firma Alstom Deutsch-

land GmbH an mehreren Umrüststandorten in der Schweiz (Villeneuve, Bulle, Martigny) und in Langweid am Lech bei der EUCO Rail Services GmbH durchgeführt. Die Kapazitäten sind in den Umrüststandorten für dieses Jahr geblockt, weshalb die Serienumrüstung noch in diesem Jahr abgeschlossen werden soll. Da die Regionalverkehrsfahrzeuge über eine Doppelausrüstung verfügen, können diese nach Abschluss der ETCS-Umrüstung wieder regulär dem Fahrgasteinsatz zugeführt werden unabhängig davon, ob die Strecken mit ETCS ausgerüstet sind.

Sollte die DB InfraGO AG – wie in der Sitzung des Lenkungskreises Stuttgart 21 am 26. Juni 2026 mitgeteilt – frühzeitig ETCS-Testmöglichkeiten im Knoten Stuttgart zur Verfügung stellen, stehen hierfür die mit ETCS umgerüsteten Fahrzeuge bereit. Dadurch kann sowohl auf der Fahrzeug- als auch auf der Infrastrukturseite frühzeitig vor der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 Handlungssicherheit hergestellt werden.

7. welche mittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes auf anderen Strecken außerhalb des Bahnknotens Stuttgart hinsichtlich des Fahrplanangebots hat;

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hatten ihre Planungen auf die Inbetriebnahme im Dezember 2026 ausgerichtet und müssen nun die Planungen gemeinsam mit dem Aufgabenträger Land anpassen. Dies hat auch Auswirkungen auf die Personalplanung bei den EVU, welche parallel angepasst werden muss.

Die Verkehre durch Stuttgart 21 strahlen teilweise landesweit aus und haben damit auch Auswirkungen auf weitere Verkehrsverträge. Verkehrsverträge mit den EVU sind an bestimmte Infrastrukturzustände, Fahrzeugmodelle und Betriebsaufnahmen gekoppelt. Wenn Inbetriebnahme-Termine verschoben werden, müssen Verträge angepasst, verlängert oder neu verhandelt werden.

Da der Fahrplan im Bahnknoten Stuttgart auch im Fahrplanjahr 2027 auf dem Fahrplan 2026 aufbaut, strahlt dies auf angrenzende Bereiche aus. Fahrplankonzepte, die mit der IBN S21 eingeführt worden wären (z. B. geänderte Konzepte in der Rhein-Neckar-Region oder auf der Zollern-Alb-Bahn), wurden für den Fahrplan 2027 auf die Kompatibilität geprüft, mussten aber grundsätzlich im bestehenden Konzept belassen werden. Für die Fahrplanjahre 2028 ff. wird dies aufgrund der jetzt längeren Übergangsphase aktuell noch einmal neu bewertet.

Ob die Deutsche Bahn im Fernverkehr Änderungen vor IBN S21 vorsieht, ist nicht bekannt. Entsprechend dadurch in der Folge ausgelöste, mögliche Änderungen im Nahverkehr sind daher noch nicht bekannt.

8. welche mittelbaren Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs des Landes auf anderen Strecken außerhalb des Bahnknotens Stuttgart hinsichtlich des Fahrzeugparks hat;

Das umgesetzte Fahrplankonzept für den Fahrplan 2027 sieht die Verwendung der in Netz 35 Los 1 und 2 vorgesehenen Neufahrzeuge vom Typ Coradia Max vor. Es wurde so geplant, dass diese auch eingesetzt werden können, obwohl der Fahrplan auf dem Fahrplanjahr 2026 basiert. Bereits im Fahrplanjahr 2026 verkehrende Bestandsfahrzeuge werden teilweise auch weiterhin eingesetzt, bis die Einflottung der Coradia Max-Züge abgeschlossen ist.

9. welche Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf den Zukunftsfahrplan für Baden-Württemberg hat;

Die Umsetzung der Etappen 2028 und 2033 des Konzepts Zukunftsfahrplan Baden-Württemberg sind eng mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verbunden. Eine Anpassung der Etappen und deren Bezeichnungen wird damit unvermeidbar sein. Konkrete Auswirkungen können zum jetzigen Stand jedoch noch nicht bewertet werden.

10. welche Folgen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 auf das Ziel, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, hat;

11. wer die Kosten für mögliche weitere Schienenersatzverkehre übernehmen wird.

Zu den Ziffern 10 und 11 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Der Landesregierung wurde erst vor wenigen Tagen die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mitgeteilt. Der mit den Zusatzverbindungen und -verkehren von Stuttgart 21 verbundene Nachfrageschub wird sich nun nicht bis 2030 realisieren lassen, mit welchem eine Verdopplung der SPNV-Nachfrage gegenüber dem Jahr 2010 erreichbar war, stattdessen ist mit weiteren baustellenbedingten Beeinträchtigungen im Großknoten Stuttgart zu rechnen. Die DB hat eine Beteiligung an den Kosten zusätzlicher Schienenersatzverkehre zugesagt. Aussagen zur Nachfrage und den Kosten für das Land sind aktuell nicht bezifferbar. Die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn hat im Lenkungskreis am 26. Juni 2026 auf Drängen des Landes mündlich zugestanden, dass sich die DB hälftig an den Kosten von weiteren S21-bedingten Schienenersatzverkehren beteiligen wird.

Razavi

Ministerin für Verkehr